

# МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

## ПРИКАЗ

от 28 ноября 2005 года N 142

Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования авиационной безопасности к аэропортам"

(с изменениями на 24 мая 2017 года)

---

Документ с изменениями, внесенными:

[приказом Минтранса России от 31 января 2008 года N 20](#) (Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, N 13, 31.03.2008);

[приказом Минтранса России от 16 сентября 2015 года N 275](#) (Официальный интернет-портал правовой информации [www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru), 19.10.2015, N 0001201510190019);

[приказом Минтранса России от 21 июня 2016 года N 171](#) (Официальный интернет-портал правовой информации [www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru), 03.08.2016, N 0001201608030023);

[приказом Минтранса России от 1 сентября 2016 года N 259](#) (Официальный интернет-портал правовой информации [www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru), 28.09.2016, N 0001201609280032);

[приказом Минтранса России от 24 мая 2017 года N 193](#) (Официальный интернет-портал правовой информации [www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru), 15.06.2017, N 0001201706150013).

---

В соответствии с пунктом 2 [статьи 48](#), [пунктом 4 статьи 84 Федерального закона от 19 марта 1997 года N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации"](#) (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст.1383; 1999, N 28, ст.3483; 2004, N 35, ст.3607; N 45, ст.4377; 2005, N 13, ст.1078) и в целях реализации мер по государственному регулированию деятельности гражданской авиации и повышения уровня авиационной безопасности на воздушном транспорте приказываю:

Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила "Требования авиационной безопасности к аэропортам".

И.о.Министра  
С.Аристов

Зарегистрировано  
в Министерстве юстиции  
Российской Федерации  
28 декабря 2005 года,  
регистрационный N 7321

# **Федеральные авиационные правила "Требования авиационной безопасности к аэропортам"**

УТВЕРЖДЕНЫ  
приказом Минтранса России  
от 28 ноября 2005 года N 142

(с изменениями на 24 мая 2017 года)

## **I. Общие положения**

1. Федеральные авиационные правила "Требования авиационной безопасности к аэропортам" (далее - Правила) устанавливают требования авиационной безопасности к аэропортам, аэродромам (далее - аэропорт), если не указано иное, обязательные для исполнения администрациями аэропортов, авиационными предприятиями, эксплуатантами, а также иными юридическими и физическими лицами, осуществляющими свою деятельность на территории аэропорта.

2. Настоящие Правила разработаны на основании [Федерального закона от 19 марта 1997 года N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации"](#) (далее - Воздушный кодекс)\*, [Положения о федеральной системе обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства](#), утвержденного [постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 1994 года N 897\\*\\*](#), а также с учетом стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации.

---

\* Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст.1383.

\*\* Собрание законодательства Российской Федерации, 1994, N 15, ст.1795.

## **II. Организация и обеспечение авиационной безопасности в аэропорту**

3. Авиационная безопасность обеспечивается комплексом мер, предусматривающих создание и функционирование служб авиационной безопасности, охрану аэропортов, воздушных судов и объектов гражданской авиации, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов, предотвращение и пресечение попыток захвата и угона воздушных судов.

4. Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности (далее - САБ) аэропортов, подразделениями ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации, органами внутренних дел, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

САБ аэропортов и САБ эксплуатантов (авиационных предприятий) являются службами с особыми уставными задачами.

5. САБ аэропорта, САБ эксплуатантов (авиационных предприятий) оснащаются служебным оружием и специальными средствами в соответствии с законодательством Российской Федерации, а также техническими средствами досмотра, охраны и контроля доступа, автотранспортом, средствами связи и другими необходимыми материальными средствами.

6. Сотрудники САБ аэропортов и САБ эксплуатантов (авиационных предприятий) проходят специальную профессиональную подготовку, повышение квалификации, переподготовку в сертифицированных образовательных учреждениях дополнительного профессионального образования по утвержденным учебным программам с получением документа установленного образца.

7. Аэропорты и эксплуатанты (авиационные предприятия) должны иметь программы обеспечения авиационной безопасности, содержащие комплекс мер по обеспечению авиационной безопасности применительно к особенностям условий базирования, географии полетов воздушных судов, типов эксплуатируемых воздушных судов, объема пассажирских и грузовых перевозок и другим факторам.

8. Проекты вновь строящихся или реконструируемых аэропортов должны предусматривать наличие:

помещений (зон контроля пассажиров) для досмотра пассажиров, ручной клади и багажа, оборудованных техническими средствами досмотра;

помещений для проведения личного (индивидуального) досмотра пассажиров;

помещений для досмотра почты, грузов и бортовых запасов;

помещений для оформления оружия, боеприпасов и спецсредств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета воздушного судна;

служебных помещений для сотрудников САБ, сотрудников органов внутренних дел;

помещений для отдыха дежурных смен САБ;

караульных помещений;

контрольно-пропускных пунктов (далее - КПП);

ограждения аэропортов по периметру.

Абзац исключен с 26 июня 2017 года - [приказ Минтранса России от 24 мая 2017 года N 193..](#)

9. САБ аэропорта обеспечивает выполнение требований по авиационной безопасности и подчиняется непосредственно руководителю администрации аэропорта.

САБ эксплуатантов (авиационных предприятий) обеспечивает выполнение требований по авиационной безопасности своими силами или за счет привлечения для этих целей САБ аэропортов на договорной основе.

### **III. Организация и обеспечение пропускного и внутриобъектового режима в аэропорту**

10. Пропускной и внутриобъектовый режим в аэропорту организуется в соответствии с инструкцией по пропускному и внутриобъектовому режиму, которая утверждается администрацией аэропорта по согласованию с территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и подразделением вневедомственной охраны при органах внутренних дел Российской Федерации, осуществляющим охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры (далее - подразделения, осуществляющие охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры).

Инструкция должна предусматривать в том числе ограничения проезда и нахождения транспортных средств на перроне, рулежных дорожках, взлетно-посадочных полосах аэропорта.

Территории аэродромов совместного базирования или использования должны быть огорожены, въезды (выезды) должны находиться под контролем САБ и подразделений, осуществляющих охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры, и иметь средства принудительной остановки автотранспорта (для аэропортов местных воздушных линий носит рекомендательный характер) (абзац дополнен [приказом Минтранса России от 31 января 2008 года N 20](#)).

11. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта, обязаны соблюдать требования инструкции по пропускному и внутриобъектовому режиму.

12. Члены экипажа воздушного судна для выполнения полетного задания или иных служебных обязанностей допускаются в рабочую площадь аэропорта, прилегающую к ней территорию и расположенные вблизи здания или часть их, доступ в которые контролируется (далее - контролируемая зона аэропорта) по удостоверениям членов экипажей воздушных судов в порядке, установленном администрацией аэропорта, после прохождения процедуры предполетного досмотра.

13. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта, сотрудники пограничных, таможенных и иных органов, осуществляющих государственный контроль, а также транспортные средства и средства механизации перед допуском в контролируемую зону аэропорта проходят досмотр на КПП с использованием технических средств досмотра.

14. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта, сотрудники пограничных, таможенных и иных органов, осуществляющих государственный контроль, а также автотранспорт допускаются в контролируемую зону аэропорта по пропускам установленного в данном аэропорту образца и в соответствии с требованиями инструкции по пропускному и внутриобъектовому режиму.

Указанные лица при нахождении в контролируемой зоне аэропорта должны иметь на верхней одежде с левой стороны личные пропуска с фотографиями и указанием секторов допуска.

15. Лица сторонних организаций и посетители в контролируемую зону аэропорта допускаются в установленном инструкцией, утвержденной уполномоченным администрацией аэропорта должностным лицом, порядке по разовым или временным пропускам с указанием конкретного сектора(ов) допуска.

16. В контролируемой зоне аэропорта не допускается:

а) эксплуатация автомобилей и механизмов, не зарегистрированных в установленном порядке, а также личного транспорта;

б) использование без разрешения администрации аэропорта кинокамер, фото- и видеоаппаратуры;

в) нахождение авиационного персонала, работников авиационных предприятий и иных лиц, осуществляющих свою деятельность на территории аэропорта после окончания рабочего времени (смены) без разрешения администрации;

г) курение и разведение огня в не предусмотренных для этого местах;

д) загромождение территории строительными и другими материалами, предметами, которые затрудняют движение транспорта;

е) нецелевое использование аэродромной территории.

17. КПП аэропорта оборудуются средствами связи, освещением, турникетами, металлическими воротами с автоматизированными системами открытия и закрытия, приводимыми в действие с помощью средств дистанционного управления, системой видеонаблюдения и видеозаписи, тревожной сигнализацией, стационарными техническими средствами досмотра физических лиц, а также смотровыми площадками, специальными устройствами для досмотра транспортных средств и грузов и принудительной остановки.

КПП аэропортов, отнесенных в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности к 4 или 5 категории объектов транспортной инфраструктуры, оборудуются средствами связи, освещением, турникетами, тревожной сигнализацией, воротами без дистанционного управления, переносными техническими средствами досмотра физических лиц, автотранспорта и грузов.

(Абзац дополнительно включен [приказом Минтранса России от 31 января 2008 года N 20](#); в редакции, введенной в действие с 9 октября 2016 года [приказом Минтранса России от 1 сентября 2016 года N 259](#)).

18. В помещениях КПП оборудуются стенды с образцами действующих в аэропорту удостоверений и пропусков, а также с образцами подписей должностных лиц, имеющих право подписи постоянных, временных, разовых и материальных пропусков.

19. В ограждении территории аэропортов, отнесенных в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности к 1, 2 или 3 категории объектов транспортной инфраструктуры, предусматриваются запасные выезды, оборудованные запираемыми воротами и системой охранной сигнализации.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 9 октября 2016 года [приказом Минтранса России от 1 сентября 2016 года N 259](#)).

Использование запасных выездов для проезда транспортных средств к отдельно стоящим объектам гражданской авиации контролируется САБ и подразделением, осуществляющим охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры.

#### **IV. Организация и обеспечение охраны воздушных судов и объектов аэропорта**

20. Под постоянной охраной в контролируемой зоне аэропорта должны находиться: воздушные суда; территории отдельно стоящих объектов и транспортные средства с горюче-смазочными материалами, специальными жидкостями и газами; почтово-грузовые терминалы; цеха бортового питания; коммерческие склады; склады хранения опасных грузов; КПП.

Порядок приема-передачи воздушных судов и объектов аэропорта под охрану определяется инструкцией по охране, разрабатываемой и утверждаемой администрацией аэропорта по согласованию с территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и подразделением, осуществляющим охрану аэропорта и объектов его инфраструктуры.

21. Территория аэропорта и территория расположенных за пределами аэропорта объектов управления воздушным движением и навигации должны патрулироваться нарядами САБ.

22. Места стоянок воздушных судов, территории отдельно стоящих объектов с горюче-смазочными материалами, специальными жидкостями и газами, почтово-грузовые терминалы, цеха бортового питания, коммерческие склады, склады хранения опасных грузов и КПП оборудуются охранным освещением.

23. Территория аэропорта, отнесенного в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности к 1, 2 или 3 категории объектов транспортной инфраструктуры, и его особо важных объектов должна иметь сплошное ограждение высотой не менее 2,13 метра по всему периметру с предупредительными аншлагами, запрещающими проникновение в контролируемую зону. Расстояние между предупредительными аншлагами должно составлять не более 100 метров.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 9 октября 2016 года [приказом Минтранса России от 1 сентября 2016 года N 259](#)).

В ограждении в качестве средства обеспечения безопасности могут быть использованы системы защитной сигнализации, системы видеонаблюдения и видеозаписи, охранное освещение, а также иные инженерные и технические средства охраны, типы и виды которых согласуются с подразделением, осуществляющим охрану аэропорта и объектов его инфраструктуры.

Для аэропорта, отнесенного в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности к 4 или 5 категории объектов транспортной инфраструктуры, расположение, высота и оборудование ограждения территории аэродрома определяются администрацией аэропорта. При этом должны быть предусмотрены меры по предотвращению несанкционированного доступа в контролируемую зону аэропорта.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 9 октября 2016 года [приказом Минтранса России от 1 сентября 2016 года N 259](#)).

Поверх ограждения аэропортов, отнесенных в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности к 1, 2 или 3 категории объектов транспортной инфраструктуры, устанавливаются металлические конструкции различного профиля, содержащие колючую проволоку.

(Абзац в редакции, введенной в действие с 9 октября 2016 года [приказом Минтранса России от 1 сентября 2016 года N 259](#)).

Для аэропортов, отнесенных в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности к 4 или 5 категории объектов транспортной инфраструктуры, конструкция, высота и расположение ограждения территории аэропорта определяются администрацией аэропорта. При этом должны быть предусмотрены меры по предотвращению несанкционированного доступа в контролируемую зону аэропорта.

(Абзац дополнительно включен с 9 октября 2016 года [приказом Минтранса России от 1 сентября 2016 года N 259](#))

24. На участках ограждения вдоль периметра объектов аэропорта дополнительно могут устанавливаться:

а) постовые вышки или смотровые площадки для наблюдения за состоянием ограждения и прилегающей местностью;

б) контрольно-следовая полоса для определения места проникновения нарушителя пропускного режима;

в) блокпосты служебных собак;

г) системы охранной (защитной) сигнализации;

д) электронные устройства обнаружения и подачи сигнала тревоги при преодолении или попытке преодоления ограждения нарушителем.

25. С внутренней стороны вдоль ограждения аэропорта прокладывается дорога с искусственным покрытием, а для аэропортов местных воздушных линий допускается устройство грунтовых дорог (пункт дополнен [приказом Минтранса России от 31 января 2008 года N 20](#)).

26. Подразделения охраны САБ аэропортов и (или) подразделения, осуществляющие охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры, размещаются в караульном помещении (караульных помещениях). Хранение оружия и боеприпасов обеспечивается в соответствии с требованиями, установленными нормативными правовыми актами Российской Федерации, в специально оборудованной комнате.

27. На привокзальных площадях создаются зоны безопасности шириной не менее 30 метров от зданий аэровокзальных комплексов и других объектов аэропортов (для аэропортов местных воздушных линий носит рекомендательный характер).

Кратковременная остановка автотранспортных средств в зонах безопасности допускается только для посадки (высадки) пассажиров. Стоянка автотранспортных средств в зонах безопасности запрещена, за исключением транспортных средств, задействованных в проведении работ по обслуживанию, эксплуатации, содержанию и ремонту объектов аэровокзального комплекса и иных объектов инфраструктуры аэропорта, а также инженерно-технических коммуникаций.

Проведение данных работ должно осуществляться под контролем работников подразделений, осуществляющих защиту аэропортов и объектов их инфраструктуры от актов незаконного вмешательства.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 14 августа 2016 года [приказом Минтранса России от 21 июня 2016 года N 171](#)).

## **V. Организация и обеспечение предполетного и послеполетного досмотра на территории аэропорта**

28. Предполетный досмотр, а также послеполетный досмотр в случае его проведения в соответствии с [Законом Российской Федерации от 18 апреля 1991 года N 1026-1 "О милиции"](#)\* пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты проводится в аэропорту или на воздушном судне уполномоченными лицами служб авиационной безопасности с участием сотрудников органов внутренних дел.

---

\* Ведомости Съезда народных депутатов РСФСР и Верховного Совета РСФСР, 1991, N 16, ст.503.

Порядок проведения предполетного и послеполетного досмотра в установленном порядке согласуется с Министерством внутренних дел Российской Федерации.

29. Предполетный досмотр пассажиров, членов экипажей воздушных судов, ручной клади, багажа, почты, грузов и бортовых запасов осуществляется в соответствии с [Руководством по производству досмотра пассажиров, членов экипажей гражданских воздушных судов, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов](#), утвержденным [приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 ноября 1995 года N 102\\*](#), с изменениями, внесенными [приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 30 сентября 2005 года N 117\\*\\*](#).

---

\* Зарегистрирован Минюстом России 13 декабря 1995 года, регистрационный N 995.

\*\* Зарегистрирован Минюстом России 19 октября 2005 года, регистрационный N 7107.

30. Технология послеполетного досмотра пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты разрабатывается администрацией аэропорта применительно к условиям аэропорта, согласуется с соответствующим органом внутренних дел на транспорте и территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

31. Досмотр авиационного персонала, работников авиапредприятий и иных лиц, осуществляющих свою деятельность на территории аэропорта, производится на КПП.

Допускается досмотр членов экипажей воздушных судов на КПП, если это предусмотрено инструкцией по пропускному и внутриобъектовому режиму данного аэропорта.

32. В местах продажи авиабилетов, в зонах регистрации пассажиров, перед пунктами досмотра, в местах заполнения таможенных деклараций и оформления багажа вывешиваются плакаты со специальной информацией по авиационной безопасности, в которых указываются:

а) перечни опасных веществ и предметов, запрещенных к воздушной перевозке;

б) правила перевозки на воздушных судах оружия, боеприпасов, специальных средств, радио-, фото- и видеоаппаратуры, электронно-вычислительной и телевизионной техники, а также допустимые нормы провоза ручной клади;

в) соответствующие извлечения из [Воздушного кодекса](#) и других нормативных правовых актов по обеспечению авиационной безопасности;

г) соответствующие положения из [Федерального закона от 13 июня 1996 года N 63-ФЗ "Уголовный кодекс Российской Федерации"](#)\* и [Федерального закона от 30 декабря 2001 года N 195-ФЗ "Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях"](#)\*\* об ответственности пассажиров за нарушение мер авиационной безопасности.

---

\* Собрание законодательства Российской Федерации, 1996, N 25, ст.2954.

\*\* Собрание законодательства Российской Федерации, 2002, N 1 (ч.1), ст.1.

33. Лица, производящие предполетный и послеполетный досмотр пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, обязаны быть внимательными и вежливыми в отношении пассажиров и не допускать действий, унижающих их достоинство.

34. Пассажиры, в том числе обслуживаемые в зале официальных лиц и делегаций, допускаются к посадке после регистрации и прохождения предполетного досмотра в установленном порядке.

35. В камерах хранения организуется досмотр сдаваемого багажа с использованием стационарных технических средств досмотра.

В аэропортах местных воздушных линий в камерах хранения, при отсутствии стационарных технических средств досмотра организуется досмотр сдаваемого багажа с использованием портативных (ручных) металлоискателей (абзац дополнительно включен [приказом Минтранса России от 31 января 2008 года N 20](#)).

36. В аэропорту предусматриваются помещения (пункты досмотра), которые оборудуются стационарными техническими средствами досмотра (рентгентелевизионным интроскопом, стационарным металлоискателем, портативными (ручными) металлоискателями, средствами обнаружения взрывчатых веществ), а также системой видеонаблюдения и видеозаписи, информация которой сохраняется в течение 1 месяца, аварийным освещением и электроснабжением, тревожной сигнализацией, телефонной связью, в том числе и прямой связью с диспетчером службы организации пассажирских перевозок, пунктами регистрации билетов и приема багажа, правоохранительными органами.

Пункты досмотра в аэропортах местных воздушных линий при отсутствии стационарных технических средств досмотра оснащаются портативными (ручными) металлоискателями, средствами связи и тревожной сигнализацией (абзац дополнительно включен [приказом Минтранса России от 31 января 2008 года N 20](#)).

37. Планировка пунктов досмотра должна осуществляться с учетом исключения смешивания или контакта пассажиров, проходящих предполетный досмотр, с лицами, не прошедшими такой досмотр.

Зона (пункт) послеполетного досмотра должна быть максимально приближена к зоне выдачи багажа.

38. В аэровокзалах аэропортов предусматриваются:

а) зоны контроля пассажиров - помещения (пункты досмотра) площадью не менее 54 кв.метров для предполетного досмотра, оборудованные стационарными техническими средствами досмотра, а также помещения (кабины) площадью не менее 4 кв.метров для проведения личного (индивидуального) досмотра;

б) зона между любым пунктом проверки (пунктом предполетного досмотра) пассажиров и воздушным судном, доступ в которую строго контролируется (далее - стерильная зона), площадью не менее 1,7 кв.метра из расчета на одного пассажира, оборудованная местами для сидения и местами общего пользования. В стерильных зонах могут оборудоваться торговые точки при условии выполнения требований по авиационной безопасности и бытовые комнаты;

в) отдельное помещение для приема (выдачи), проверки и оформления оружия, боеприпасов и патронов к нему, специальных средств, переданных пассажирами для временного хранения на период полета. Помещение должно располагаться вблизи зоны контроля (пунктов досмотра) в местах, удобных для обслуживания пассажиров, и оборудоваться в соответствии с требованиями, установленными нормативными правовыми актами Российской Федерации;

г) отдельное помещение для временного хранения изъятых у пассажиров при досмотре запрещенных к воздушной перевозке опасных предметов и веществ, оборудованное в соответствии с требованиями, установленными нормативными правовыми актами Российской Федерации;

д) пункты досмотра пассажиров, ручной клади и багажа в залах официальных лиц и делегаций;

е) пункты досмотра пассажиров, их ручной клади и багажа, иных лиц на входах в аэровокзалы международных аэропортов и аэропортов федерального значения, оборудованные рентгенотелевизионными интроскопами, стационарными и ручными металлоискателями.

Для аэропортов местных воздушных линий размеры пунктов досмотра, помещений для личного досмотра и стерильных зон, а также их оснащение техническими средствами досмотра определяются аэропортовыми комиссиями по авиационной безопасности и согласовываются с территориальными органами Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (абзац дополнительно включен [приказом Минтранса России от 31 января 2008 года N 20](#)).

39. Входные и выходные двери пункта досмотра не должны совмещаться, они оборудуются замками и охранной сигнализацией. Ключи от дверей хранятся в САБ аэропорта.

40. Пункты досмотра должны быть огорожены, входы (выходы) в (из) них оборудуются с учетом исключения возможности наблюдения посторонними лицами процесса производства досмотра и осуществления контакта с пассажирами, прошедшими досмотр.

Пространство между верхней частью ограждения и потолком должно быть закрыто.

41. Администрация аэропорта организует проведение ежедневных проверок (настроек) технических средств досмотра и оборудования, применяемого при производстве досмотра.

Поддержание постоянной работоспособности технических средств досмотра и оборудования в зонах контроля (пунктах досмотра), их эксплуатация осуществляются специально подготовленными сотрудниками САБ, а техническое обслуживание - специалистами аэропорта или предприятия, имеющими соответствующую квалификацию и допуск.

42. При досмотре багаж, почта, грузы и бортовые запасы подлежат маркировке номерными стикерами и доставляются на борт воздушного судна под контролем сотрудников САБ. При досмотре багажа с использованием трехуровневой системы досмотра, интегрированной с автоматизированными системами обработки багажа, маркировка номерными стикерами каждого места не обязательна.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 30 октября 2015 года [приказом Минтранса России от 16 сентября 2015 года N 275](#)).

43. Пассажиры имеют право на обжалование действий САБ, сотрудников органов внутренних дел в соответствии с законодательством Российской Федерации.

44. При необоснованной задержке отправления пассажира, связанной с проведением досмотра, должностные лица аэропорта по требованию пассажира обязаны принять все необходимые меры, обеспечивающие отправку его очередным рейсом.

## **VI. Организация и обеспечение предполетного досмотра воздушных судов**

45. Все гражданские воздушные суда, вылетающие из аэропортов Российской Федерации, подлежат обязательному предполетному досмотру в целях выявления посторонних лиц, а также обнаружения взрывчатых веществ, взрывных устройств, оружия, боеприпасов и других опасных веществ и предметов, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

(Пункт в редакции, введенной в действие с 30 октября 2015 года [приказом Минтранса России от 16 сентября 2015 года N 275](#)).

46. Предполетный досмотр воздушного судна проводится специально подготовленными для этой цели сотрудниками САБ.

Численность групп предполетного досмотра воздушного судна определяется с учетом аспектов регулярности полетов (в зависимости от режима работы, количества и типов воздушных судов и их технической оснащенности), но не менее 4 человек.

Для аэропортов местных воздушных линий численность группы предполетного досмотра воздушного судна может быть сокращена до 2 человек из числа сотрудников САБ при условии, что при проведении предполетного досмотра участвуют члены экипажа воздушного судна и авиационный персонал (абзац дополнительно включен [приказом Минтранса России от 31 января 2008 года N 20](#)).

47. Воздушное судно во время подготовки к очередному рейсу (полету) или во время стоянок в промежуточных аэропортах при совершении транзитного полета подлежит обязательному досмотру после высадки пассажиров или перед приемом на борт пассажиров, грузов и багажа.

48. Предполетный досмотр воздушного судна производится только после того, как его покинут все работники вспомогательных служб (поставщики бортового питания, сувенирной продукции, уборщики салонов и др.), обеспечивающих предполетное обслуживание.

49. К участию в предполетном досмотре воздушных судов привлекаются специалисты инженерно-технического персонала и члены летных экипажей.

50. Перед выполнением международного рейса (полета) в предполетном досмотре принимают участие представители органов пограничного и таможенного контроля.

51. Воздушные суда после досмотра должны находиться под постоянной охраной сотрудников САБ до момента закрытия всех дверей и отхода трапа.

52. В случае поступления информации об угрозе совершения актов незаконного вмешательства воздушное судно подлежит дополнительному досмотру на специально выделенной стоянке.

53. Предполетный или дополнительный досмотр воздушного судна проводится в соответствии с разработанной администрацией аэропорта и согласованной с территориальным органом Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, таможенным и пограничным органом инструкцией с перечнями мест досмотра по типам воздушных судов. Результаты досмотра воздушного судна оформляются документально.

54. Эксплуатант обеспечивает наличие на каждом воздушном судне схемы с указанием контрольных мест предполетного и дополнительного досмотров и информацией о наиболее опасных местах возможного размещения взрывного устройства.

## **VII. Обеспечение мероприятий по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации**

55. Администрацией аэропорта разрабатывается и согласовывается с территориальными органами (подразделениями) соответствующих федеральных органов исполнительной власти план по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации (далее - План).

56. Разработка Плана осуществляется в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации.

В Плате определяются функции и полномочия оперативного штаба, задачи подразделений федеральных органов исполнительной власти, задействованных в мероприятиях по предупреждению и пресечению актов незаконного вмешательства, предотвращения и пресечения захватов и угонов воздушных судов; схема оповещения и связи; расчет сил и средств, необходимых для урегулирования чрезвычайной ситуации.

57. План не реже одного раза в квартал уточняется в оперативных аспектах с руководителями подразделений аэропорта, участвующих в урегулировании чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

58. Схема оповещения и связи, расчет сил и средств на случай угрозы или совершения акта незаконного вмешательства доводятся до членов оперативного штаба, служб и руководителей подразделений аэропорта, задействованных в урегулировании чрезвычайной ситуации, и до руководителей подразделений, осуществляющих охрану аэропорта и объектов его инфраструктуры.

59. Администрацией аэропорта разрабатывается и утверждается инструкция по действиям должностных лиц, дежурных смен и служб при получении информации об угрозе или совершении акта незаконного вмешательства.

60. Для оперативного руководства действиями по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с захватом и угоном воздушных судов или иными актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, в аэропортах, где возникла или имеется угроза возникновения таких ситуаций, координации действий подразделений заинтересованных федеральных органов исполнительной власти создаются оперативные штабы.

Администрации аэропортов и авиационных предприятий обеспечивают необходимые условия для работы оперативных штабов.

61. В аэропорту для работы оперативного штаба оборудуется специальное помещение - командный пункт в стационарном и (или) подвижном варианте (на аэродроме - выделяется).

Командный пункт по урегулированию чрезвычайных ситуаций оснащается необходимыми средствами управления и связи (телефон, телеграф, факс, радиостанции, оргтехника, электронная почта и т.п.).

62. На территории аэропорта предусматривается размещение пунктов сбора сил и средств подразделений, участвующих в урегулировании чрезвычайной ситуации, связанной с актом незаконного вмешательства.

63. В аэропорту оборудуется специальная изолированная стоянка для воздушных судов, в отношении которых имеется информация о наличии на борту взрывного устройства, а также для проведения операции, связанной с актом незаконного вмешательства.

64. Для проверки подозрительных предметов с целью выявления взрывных устройств и их обезвреживания в аэропорту необходимо иметь специальную зону, оснащенную локализаторами взрывных устройств (для аэропортов местных воздушных линий носит рекомендательный характер) (пункт дополнен [приказом Минтранса России от 31 января 2008 года N 20](#)).

65. Сведения об акте незаконного вмешательства для средств массовой информации передаются только специально уполномоченным лицом, назначаемым руководителем оперативного штаба.

66. Авиационный персонал, работники авиационных предприятий и иные лица, осуществляющие свою деятельность на территории аэропорта при совершении акта незаконного вмешательства, обязаны оказывать содействие оперативному штабу и администрации аэропорта в проведении мероприятий по урегулированию чрезвычайной ситуации.

67. Администрация аэропорта для урегулирования чрезвычайной ситуации, связанной с актом незаконного вмешательства, имеет право вводить в аэропорту и на прилегающих к нему территориях дополнительные меры безопасности, включая задержку, ограничение или прекращение приема и выпуска воздушных судов, удаление пассажиров, персонала и других лиц из здания аэровокзала или других объектов аэропорта.

## **VIII. Особенности обеспечения авиационной безопасности в аэропортах Московского аэроузла, международных аэропортах и аэропортах федерального значения**

68. В аэропортах Московского аэроузла с целью выявления взрывчатых веществ создаются кинологические подразделения.

69. КПП аэропортов оборудуются автоматизированными системами контроля и управления доступом персонала.

Транспортные КПП оборудуются средствами принудительной остановки автотранспорта.

70. В целях предупреждения террористических акций на объектах аэропортов, в том числе на привокзальной площади и прилегающих к ней территориях, на входах в аэровокзал и в зданиях аэровокзалов, а также в зонах контроля пассажиров и пунктах досмотра проводятся согласованные с органами внутренних дел мероприятия по предупреждению и пресечению преступлений, охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности.

71. В аэропортах Московского аэроузла обязательно использование трехуровневой системы предполетного досмотра багажа:

а) на первом уровне осуществляется досмотр 100% багажа с использованием высокоскоростного рентгенотелевизионного интроскопа с функцией автоматической (без участия оператора) диагностики взрывчатых веществ;

б) на втором уровне осуществляется досмотр на компьютерном томографе или иной аппаратуре, обеспечивающей достоверное выявление взрывчатых веществ, подозрительного багажа, не пропущенного в стерильную зону на первом уровне;

в) на третьем уровне осуществляется ручной досмотр багажа, не пропущенного в стерильную зону на втором уровне. Ручной досмотр осуществляется в присутствии пассажира, сотрудника милиции и взрывотехника.

72. На входах в аэровокзал пункты досмотра пассажиров, ручной клади и багажа оснащаются рентгенотелевизионными интроскопами, стационарными и ручными металлоискателями.

73. При проведении предполетного досмотра:

а) применяются технические средства с использованием различных физических методов (рентгеновского, газоаналитического, ядерно-квадрупольного резонанса, нейтронного и др.) для обнаружения взрывчатых веществ и взрывных устройств на теле и в одежде, в ручной клади и багаже пассажиров;

б) досматриваются верхняя одежда, головные уборы, обувь, ремни пассажиров с использованием рентгенотелевизионного интроскопа;

в) производится личный, ручной (контактный) досмотр пассажиров в местах возможного нахождения взрывного устройства, в качестве альтернативы ручному (контактному) досмотру может использоваться метод просвечивания на рентгенографическом сканере;

г) проводится психологическое тестирование пассажиров.

74. При несоответствии мер по обеспечению авиационной безопасности требованиям настоящих Правил допускается временно принятие эквивалентных мер по обеспечению авиационной безопасности, согласованных с Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и органами внутренних дел, при условии сохранения требуемого уровня авиационной безопасности (пункт дополнительно включен [приказом Минтранса России от 31 января 2008 года N 20](#)).

Редакция документа с учетом  
изменений и дополнений подготовлена  
АО "Кодекс"